

## **Некоторые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Д.ю.н. профессор, Тычинин  
Сергей Владимирович

Магистрант Юридического  
института НИУ «БелГУ»  
Авершин Станислав Олегович

Повышенное внимание к проблематике страхования ответственности владельцев транспортных средств связано со следующими обстоятельствами. Во-первых, государство образовало экономический механизм создания и использования финансовых средств, направленных на сбалансированную политику в области распределения рисков. По состоянию на 31 декабря 2015 года в государственном реестре субъектов страхового дела было зарегистрировано 344 страховые организации, из которых 84 – страховые организации, имеющие лицензию на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО), что составляет 24,4 % от общего количества страховых организаций. Страховые премии по ОСАГО в России на данный период составили 218,7 млрд. рублей, а размер страховых выплат – 123,6 млрд. рублей.<sup>1</sup> Во-вторых, для граждан появился эффективный инструмент компенсации возможных неблагоприятных имущественных последствий от причинения вреда, направленный на обеспечение их дополнительных социальных гарантий защищенности. В третьих, рассматриваемый институт имеет превентивное значение, направленное на создание условий правомерного поведения владельцев транспортных средств, дополнительное

---

<sup>1</sup>[http://www.autoins.ru/media/C2CBF8C8-A0AC-4229-8C85-561F40AC1C9/6456C143-276C-4DF6-8953-256B701AFE91/RAMI\\_Annual\\_2015\\_rus.pdf](http://www.autoins.ru/media/C2CBF8C8-A0AC-4229-8C85-561F40AC1C9/6456C143-276C-4DF6-8953-256B701AFE91/RAMI_Annual_2015_rus.pdf). Дата обращения 21.09.2016 г.

обеспечение транспортной безопасности.

Предпосылкой создания механизма обязательного страхования автогражданской ответственности явилась защита прав потерпевших на возмещение вреда (гарантированная государством), причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании другими лицами транспортных средств.

Серьезное влияние на состояние рынка ОСАГО оказывает динамика численности парка транспортных средств и количества ДТП.

За прошедшие семь месяцев 2016 года в России произошло 89 832 ДТП, в авариях погибло 10 180 человек (-15,5%) и пострадало 114 485 (-7,5%). В Белгородской области за период с января по октябрь 2016 года совершено 1 101 дорожно-транспортное происшествие, в которых погибло 182 человека, ранено 1282. На 2016 год в России на учете состоит 56,6 млн. транспортных средств. Прирост автотранспорта по сравнению с 2014 г. составил 1,6 %. Всего в Белгородской области состоят на учете 642 050 автомобилей, из них 584 607 принадлежат физическим лицам, 57 4443 - юридическим лицам. Данная статистика свидетельствует о значительной динамике в области имущественных и неимущественных неблагоприятных последствиях, возникающих при эксплуатации автомобильного транспорта.

Предыдущая система автогражданской ответственности была малоэффективной, не позволяла решать названные проблемы. Недостаточный уровень возмещения вреда до введения системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств объяснялся, прежде всего, тем, что у большинства владельцев, виновных в причинении вреда, не было необходимого имущества для компенсации причиненного вреда другим лицам.

За последнее полтора десятилетия сформирована система установления гарантий возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших. Данные гарантии как раз и предоставляет институт обязательного страхования. Законодательство в данной сфере подверглось

определенным изменениям. Так, в ФЗ от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» внесены существенные изменения на основе ФЗ от 23 июня 2016 года №214 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».<sup>2</sup> (далее – Закон об ОСАГО). Кроме названного закона действуют и иные нормативно-правовые акты. Следует обратить внимание на ведущую роль Центрального Банка России на уровне подзаконного регулирования, принявшего Положение от 19 сентября 2014 года №431-П.

Новым законом установлен срок действия установленных Банком России предельных размеров базовых ставок страховых тарифов (их минимальных и максимальных значений, выраженных в рублях) и коэффициентов страховых тарифов, который не может быть менее одного года; размер страховой суммы в настоящее время при наступлении страхового случая в части возмещения вреда, причинённого жизни и здоровью каждого потерпевшего, 500 тысяч рублей, в части возмещения вреда, причинённого имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей; внесены изменения в процедуру обращения потерпевшим с заявлением о страховой выплате или прямом возмещении убытков с приложенными документами, предусмотренными правилами обязательного страхования, а так же процедуру проведения независимой технической экспертизы; предусмотрена возможность заключения договора обязательного страхования в виде электронного документа и др.

Для обеспечения единства практики применения судами законодательства, регулирующего отношения в рассматриваемой области, 29 января 2015 года принят Пленум Верховного суда РФ №2 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской

---

<sup>2</sup> Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 18. - Ст. 1720; 2016.- № 26 (Часть I), ст. 3883.

ответственности владельцев транспортных средств».<sup>3</sup>

Несмотря на изменения в законодательстве, проблемы возмещения вреда по системе обязательного страхования владельцев транспортных средств сохраняются. Так, по мнению главы ассоциации защиты автострахователей Н. Тюрникова, в России сейчас не зарегистрировано по ОСАГО 24 процента автомашин<sup>4</sup>. Одной из причин называется рост тарифов в октябре 2014 года и апреле 2015 года, при этом лимит выплат вырос со 120 тысяч до 400 тысяч рублей. Распространена практика использования поддельных полисов. В этой связи возникают проблемы оснований, условий и объема ответственности примирителем вреда владельцем незастрахованного автомобиля.

Исходя из этого, актуальна необходимость проведения самостоятельного исследования, посвященного проблемам страхования гражданско-правовой ответственности за причинение вреда владельцем транспортных средств.

Несмотря на то, что институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации является устоявшимся, судебная практика применения норм о страховании автогражданской ответственности является весьма обширной, разнообразной, а иногда и противоречивой. Во многом это обусловлено особой социально-экономической значимостью страхования автогражданской ответственности.

---

<sup>3</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2015. - №3.

<sup>4</sup> <http://www.banki.ru/news/daytheme/?id=8404323>